

XLVI.

TORNATA DEL 27 NOVEMBRE 1902

Presidenza del Presidente SARACCO.

Sommario. — *Sunto di petizione — Congedi — Commemorazione del senatore Pecile — Parlano il presidente, i senatori Di Prampero e Todaro, ed il presidente del Consiglio — votazione a scrutinio segreto — Discussione del progetto di legge: « Concessione di strade ferrate complementari » (N. 138) — Parla nella discussione generale il senatore Pelloux Luigi — Fissazione di giorno per svolgimento d'interpellanze — Chiusura di votazione — Presentazione di progetti di legge — Nomina di scrutatori — Ripresa della discussione generale del progetto di legge N. 138 — Il senatore Pelloux Luigi continua il suo discorso — Il seguito della discussione è rinviato alla tornata successiva — Risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle ore 15.30.

Sono presenti il presidente del Consiglio ed i ministri dei lavori pubblici, della pubblica istruzione, di grazia e giustizia e dei culti, della guerra e della marina.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta, il quale viene approvato.

Sunto di petizione.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Di San Giuseppe di dar lettura del sunto di una petizione pervenuta al Senato.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:

N. 83. « Il Consiglio comunale di Rapolano fa voti perchè il Senato non approvi il disegno di legge per « Modificazioni alla legge forestale del 20 giugno 1877, n. 3917, n. 17 ».

Congedi.

PRESIDENTE. Chiedono congedo il senatore Di Gropello-Tarino per un mese, per motivi di

salute, ed il senatore Trigona di quindici giorni per motivi di famiglia.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi si intenderanno accordati.

Commemorazione del senatore Pecile.

PRESIDENTE. Signori Senatori!

Anche oggi mi tocca il mesto ufficio di annunziare al Senato la perdita di un bravo Collega, il comun. Gabriele Pecile, morto nella sua villa presso Udine verso le sette di questo stesso giorno.

Deputato al Parlamento Nazionale dal giorno della liberazione del Veneto, egli apparteneva al Senato dal 1880, e fu tra i più operosi; come fu operosissimo fino a' suoi ultimi giorni nella gestione degli interessi del Comune e della sua Provincia.

Ond'io, con animo commosso, depongo sul feretro dell'ottimo Collega, ancora aperto, il supremo saluto del Senato. (*Lenissimo*).

DI PRAMPERO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI PRAMPERO. Per oltre quarant'anni testimonio della patriottica operosità del mio concittadino ed amico senatore Pecile, testimonio del suo efficace lavoro in pro dell'agricoltura friulana, della instancabile sua attività nel propagare l'istruzione intellettuale e fisica dei giovani da lui tanto amati, nel propugnare vivamente gli interessi di Udine e del Friuli, così fra i concittadini suoi, come fra i colleghi del Parlamento, testimonio della sua opera come benemerito sindaco e come consigliere della città nativa, mi associo commosso alle parole del Presidente.

Come amico di lui e della famiglia poi rimpiango con vivissimo dolore la perdita sua che nel Friuli e fuori sarà per lunga pezza sentita. (*Approvazioni*).

TODARO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TODARO. Anche io mi associo al dolore che veggo espresso nel volto di tutti i senatori per la perdita del senatore Pecile. Tra quanti siamo qui nessuno, forse, ha potuto apprezzare le qualità dell'animo suo al pari di me, che l'ho avuto compagno per più di un decennio nella lotta che abbiamo iniziato in Italia per la rigenerazione fisica della gioventù nostra.

Certamente fra coloro che negli ultimi tempi hanno contribuito all'educazione fisica, il senatore Pecile ha occupato uno dei posti principali, e non sarà facile poter supplire un uomo che, ad una grande bontà d'animo, univa l'amore e l'entusiasmo per l'avvenire dei nostri giovani. Quindi io lamentando la sua morte, mi associo alle nobili parole pronunciate dal Presidente e dall'onorevole senatore Di Prampero, per la perdita di tanto benemerito uomo. (*Bene*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Presidente del Consiglio.

ZANARDELLI, *presidente del Consiglio*. Ancor ieri io avevo mandato al figlio del vostro collega e mio amico, del senatore Pecile, i miei augurii, per il suo ristabilimento in salute, perchè il figlio stesso mi aveva comunicate le cattive condizioni in cui egli si trovava. Sono per ciò tanto più dolente di vedere che a questi augurii non corrispose il fatto; e memore dei giorni in cui col Pecile fummo colleghi per lunghi anni nella Camera dei deputati, ricor-

dandolo tanto operoso, liberale, patriota e animato da un completo disinteresse; memore anche di ciò che fece nei primi anni della liberazione del Veneto, nel 1866, quando mi trovavo commissario del Re in una provincia vicina alla sua, io esprimo pure, associandomi al nostro Presidente e ai senatori Di Prampero e Todaro, i sentimenti del più vivo compianto e rimpianto. (*Benissimo*).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: *Votazione per la nomina di un membro nella Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori e per la nomina di un membro nella Commissione per le petizioni.*

Prego il senatore segretario Taverna di procedere all'appello nominale.

TAVERNA, *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Discussione del disegno di legge: « Concessione di strade ferrate complementari » (N. 138).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: *Discussione del disegno di legge « Concessione di strade ferrate complementari ».*

Come il Senato ricorda, ieri venne data lettura del progetto di legge e dichiarata aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il senatore Luigi Pelloux, primo iscritto.

PELLoux LUIGI. Onorevoli colleghi! Quantunque al disegno di legge che stiamo oggi discutendo siano necessarie alcune dilucidazioni, e forse sarebbe anche necessario un qualche emendamento, pur tuttavia, per tante ragioni di giustizia evidente: per il bene che ne verrà a molte provincie del Regno; ed anche perchè coi lavori cui darà luogo si potrà venire momentaneamente in aiuto alla disoccupazione che ci preme e più in avvenire ci minaccia, io dichiaro senz'altro che lo voterò ben volentieri. Soggiungo di più che lo voterò anche se non fosse emendato come pure sarebbe desiderabile.

Veramente la relazione dell'Ufficio centrale ne aveva proposto l'approvazione integrale senza alcuna modificazione, e questa sua decisione si comprende nel senso che si voleva evitare il pericolo, che, qualora questo disegno di legge fosse venuto in discussione nel mese di luglio,

dovesse poi ritornare alla Camera, oppure il Senato dovesse senz'altro approvarlo tale e quale era venuto dall'altro ramo del Parlamento.

Ed a proposito di questa decisione dell'Ufficio centrale, io, prima di addivenire ora all'esame del disegno di legge, cioè all'esame delle linee ferroviarie complementari, chiedo e prego il Senato che mi sia concesso di trattare brevemente un'altra questione, per la quale non saprei trovare altra sede più opportuna di questa.

Bisogna convenire, per dire le cose come sono veramente, che qualche volta il Senato è messo in una posizione singolare; qualche volta, anzi troppo spesso, gli si buttano dinanzi una serie di disegni di legge perchè li liquidi, perchè li discuta alla svelta, in vista specialmente di certe scadenze come sarebbero: il Natale, la Pasqua e specialmente per le così dette vacanze parlamentari; e si pretende che si discutano tutti questi disegni di legge in pochi giorni. Tal volta, come è avvenuto quest'anno, quando la Camera è già in vacanza, avviene che gli si presentino dei disegni di legge importantissimi.

Ora mi pare che un tale stato di cose non sia molto soddisfacente per noi; ed io credo che sia bene di dirlo subito, alla ripresa dei nostri lavori, perchè, se è possibile, si ottenga di cambiare un poco questo sistema.

Il rimedio non credo che sia poi tanto difficile se ci si mette un po' di buona volontà; e su questo oso dire qualche cosa anch'io dando il mio modesto parere, perchè per due anni, durante i quali fui presidente del Consiglio dei ministri, io ho sempre cercato di fare in modo che il lavoro del Senato potesse essere continuato senza troppe interruzioni; ed infatti il Senato ebbe anche occasione di riconoscerlo, ed il suo illustre presidente ebbe a manifestarmelo pubblicamente.

Questa melanconica raccomandazione mi è suggerita dallo stesso relatore dell'Ufficio centrale, il quale principia la sua relazione testualmente così:

« Signori Senatori. L'Ufficio centrale non può astenersi dall'esprimere un voto, che crede risponda a quello degli onorevoli colleghi: i disegni di legge di così grande importanza dovrebbero essere presentati al Senato nel tempo in cui la Camera elettiva è ancora riunita: il

presentarli dopo, pone il Senato in condizioni meno libere di esame e di tempo.

« Per ventura nostra, questo disegno di legge è così concepito, che uno studio meditato ha condotto l'Ufficio centrale a non proporre modificazioni »; e continua.

Vedremo fra breve quanta indulgenza si contenga in questo ultima pietosa affermazione, messa lì quasi per preparare uno scarico di coscienza al Senato, se mai avesse dovuto discutere allora, e approvar tutto senza modificazioni.

Disgraziatamente il lamento contenuto nella relazione dell'onorevole collega Codronchi non è isolato, perchè, pochi giorni prima, altre relazioni di altri nostri colleghi avevano già occasione di dire cose su per giù uguali. Ne prendo una del nostro collega Sani, in data del 3 luglio scorso, su di un progetto di legge relativo all'ordinamento dell'esercito, che così si esprimeva: « Signori Senatori, il lavoro al quale siamo costretti di attendere con lena affannata in quest'ultimo periodo delle nostre discussioni, che precedono il riposo estivo, non ci consente di trattare con ampiezza di discussione *verun argomento*, quando anche rivesta, come l'attuale disegno di legge, *carattere di speciale importanza*, derivante dal fatto ecc. Dovrà quindi il vostro Ufficio centrale limitarsi più che altro ad una breve sintesi storica che valga a chiarire i motivi che hanno indotto il Ministero a presentare ecc. ».

Ma io domando: È veramente questo stato di cose tollerabile? Dobbiamo noi ritenere ed ammettere che le nostre discussionientino per così poco?

Dobbiamo limitarci quasi alla formalità di ratificare ciò che ci viene dall'altro ramo del Parlamento?

E si badi bene che, in quel medesimo periodo di tempo in cui i nostri relatori scrivevano le parole che ho ora lette, anche nell'altro ramo del Parlamento si lamentava che qualche volta si presentino dei disegni di legge non abbastanza ponderati e studiati. Ora se questi disegni di legge si mandano poi a noi, per domandarci quasi di approvarli senza nemmeno discuterli, io domando dove si potrebbe arrivare?

A proposito della relazione del collega Sani mi si potrebbe obiettare: ma perchè venite

oggi a fare queste osservazioni mentre potevate farle allora, quando si discusse del progetto di legge di cui era relatore l'onorevole collega Sani? Ebbene nella risposta a questa obiezione, sta appunto un'altra prova del modo col quale il Senato è obbligato di lavorare in certi periodi dell'anno.

Io non potevo fare quell'osservazione, per la buona ragione che non ero qui, ed ho saputo che si discuteva quel progetto di legge quando non ero più in tempo per venire. Ma questo era naturalissimo, e lo spiego subito.

La relazione del collega Sani è stata presentata il 3 luglio, ed il giorno 5 luglio il Senato ha preso le sue vacanze: non solo dopo aver approvato il progetto di ordinamento dell'esercito come era proposto dal nostro Ufficio centrale, ma benanche altri venti progetti di legge speciali, esclusi tutti quelli che si riferivano a sistemazioni di bilancio, maggiori spese, ecc.

Quindi appunto per evitare in avvenire che questo inconveniente possa riprodursi, io vorrei rivolgere una preghiera al nostro benemerito presidente, a cui certamente questo stato di cose non può piacere molto, gli vorrei domandare se sarebbe possibile che i senatori assenti da Roma o per ragioni di ufficio o per altri motivi, potessero aver, un po' prima, notizia dei lavori che si devono fare? Dico, *se ciò è possibile*, poichè so bene che se non dipendesse che da lui, sono ben sicuro che non avrei bisogno di fare questa raccomandazione.

Un altro voto io desidero esprimere, ed è che in quel periodo dell'anno che precede le vacanze si eviti di mettere all'ordine del giorno una nota aggiuntiva che ci fa talvolta la sua apparizione, e che dice così: « Saranno aggiunti all'ordine del giorno quegli altri disegni di legge la cui relazione fosse distribuita in tempo prima della prossima seduta ».

Questo può portare inconvenienti, tanto più quando ci sono progetti di legge abbastanza interessanti da discutere, come è avvenuto ultimamente.

Finalmente una terza preghiera voglio rivolgere al nostro presidente, ed è di invocare dal Governo che metta il Senato in grado di poter lavorare con più continuità e senza troppe interruzioni. Nè si può rispondere che la colpa è del Senato o degli Uffici o dei relatori, perchè se il lavoro è ripartito come è desidera-

bile che sia, il lungo periodo parlamentare annuo è più che sufficiente perchè si possa rispettare la libertà di studiare, di discutere, di deliberare e di riferire con maturo giudizio.

Si dice già purtroppo che il Senato conta poco, assai meno di quello che dovrebbe; ed è anche noto che ci sono di quelli che vorrebbero che non contasse proprio niente. Ne abbiamo avuti degli esempi e non lontani, quando qualche volta il Senato è stato additato al pubblico come poco meno che fazioso perchè si permetteva, con qualche votazione abbastanza significativa, è vero, di accennare a trovare, come esso ritenesse che le cose non andavano poi *per il meglio nel migliore dei mondi possibili*.

Eppure, se si considera lo scopo pel quale lo Statuto del Regno ha collocato il Senato a fianco della Camera dei rappresentanti della nazione, si può ben dire che mai come nel momento attuale, la sua presenza, come la sua influenza è stata tanto desiderabile nell'interesse della cosa pubblica.

Ma per giustificare quello che dico, e far vedere chiaramente al Senato le ragioni che a dirlo mi hanno indotto, mi basta ricordare quanto è avvenuto dopo l'ultimo discorso della Corona, leggendo i documenti ufficiali, perchè bisogna proprio leggerlo nei documenti ufficiali per crederlo!

L'apertura della sessione ha luogo il 20 febbraio. Il Senato tiene nei giorni 22, 24 e 25 tre brevi sedute per costituirsi, nominare le Commissioni permanenti, estrarre a sorte gli uffici, commemorare i colleghi defunti, e poi il 25 si stabilisce che il Senato sarà convocato a domicilio...

Voci: Coatto.

PELLOUX. Non coatto, in libertà! (*Si ride*).

L'undici marzo è convocato per una seduta di 14 minuti e nuovamente aggiornato. Il 21 marzo è convocato per un'altra brevissima seduta e nuovamente aggiornato. Il 15 aprile, dopo 25 giorni è nuovamente convocato, e questa volta fa tre piccole sedute. Poi, il 21 finalmente, arriva a fare poco più di una settimana di sedute consecutive, di cui una buona parte occupate da interpellanze.

Al primo maggio nuova interruzione e convocazione a domicilio. Il 23 maggio nuova interruzione e convocazione a domicilio. Il 6 giu-

gno finalmente si riunisce per evitare il pericolo dell'esercizio provvisorio.

Si debbono discutere i bilanci e si discutono fino al 30 giugno. Poi dal 1° al 5 luglio, quando la Camera dei deputati già si è aggiornata, si deve liquidare tutta quella sequela di progetti di legge che si vogliono avere dal Governo prima delle vacanze estive. Ed in quei cinque giorni, all'infuori di otto altri progetti di sistemazioni di bilancio, o di maggiori spese, o di eccedenze di spese, di quei progetti, cioè, che sono di vera formalità, all'infuori di questi, si discutono e si approvano a tamburo battente 35 disegni speciali, di amministrazione e di politica. (*Impressione*).

Mi si potrà dire: eravamo al 5 luglio, avevamo tutto il tempo di discutere! Domando, se si poteva pretendere questo nelle condizioni in cui si trovava il Senato, senza la Camera riunita; per cui questi progetti di legge non si potevano discutere, non c'era che da votarli, perchè, se per disgrazia fosse necessario qualche emendamento, chi sa quante recriminazioni contro di noi si sarebbero fatte, dovendo nuovamente convocare la Camera! Altro che fazioso, il Senato!

Io ho creduto dire questo, oggi, non trovando una sede più opportuna, mentre mi pareva assolutamente necessario di rilevarlo. Mi perdonino i colleghi questa digressione e rientro nell'argomento delle ferrovie. (*Bene!*)

Speriamo adesso di poter discutere tranquillamente, poichè pare che non c'è molta fretta, a giudicare dal giorno in cui è stato riconvocato il Parlamento.

Quindi possiamo fare la discussione ben calma, seria, tranquilla, e di ciò dobbiamo consolarci.

Ho detto che molta buona volontà è stata necessaria all'Ufficio centrale per domandare a noi di approvare integralmente questo progetto di legge senza modificazioni; basta infatti leggere la relazione del nostro collega Codronchi per comprenderlo il motivo di questa proposta. Del resto, è noto, non si è nascosto, e non si poteva fare altrimenti in quel momento, cioè non proporre modificazioni, se si voleva discutere il progetto, verso il 20 luglio mentre la Camera era in vacanze fino dal 1° di luglio. L'Ufficio centrale per non correre il pericolo di vedersi rimproverare le possibili modificazioni, ha detto:

approviamolo come è. Apprezzo questa condotta, e comprendo che non poteva far altrimenti.

Qualcuno potrà dire che, se gli emendamenti erano necessari, si dovevano presentare, ma io mi metto al posto dell'Ufficio centrale, e ripeto che nella condizione in cui era stato posto, non ha potuto fare a meno di fare quello che ha fatto.

Per fortuna anche le migliori intenzioni hanno il loro limite, ed il nostro illustre presidente ritenne che era pretendere troppo dal Senato domandandogli che si facesse allora questa discussione senza poter far altro che approvare! e rimandò tutto a tempo più opportuno. Fece benissimo a parere mio, e ritengo che di ciò il Senato gli debba essere grato, poichè oggi non sussistono più i motivi che motivarono quella proposta di approvazione sommaria.

Entrando dunque nel merito della legge, vorrei rivolgere alcuni quesiti all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

E primo di tutti: non crede egli necessario stabilire per legge se la Cosenza-Paola debba esser fatta a sezione normale o a sezione ridotta?

È questo un argomento che ha la sua importanza perchè, come bene osserva l'Ufficio centrale, vi è una differenza considerevole di spesa; e quindi mi pare che meriti di essere stabilito per legge; tanto più perchè stabilito per legge si libera il Governo dalle pressioni o delle insistenze, che possono venire per avere una soluzione in un senso o nell'altro.

Parimenti, le linee Bologna-Verona ed Aulla-Lucca saranno costruite dallo Stato o concesse all'industria privata?

Si capisce in fondo quello che vuole il Governo; ma, come osserva l'Ufficio centrale, la redazione della parte terza dell'art. 1° lascia a desiderare forse un po' in quanto a chiarezza, e sarà bene dilucidarla meglio.

Così sembra evidente la necessità dell'emendamento all'art. 3, di quell'emendamento a cui il nostro Ufficio centrale ha creduto di sostituire un ordine del giorno, perchè la relazione dichiara « che si tratta di cosa assai grave, la quale renderebbe necessario un emendamento; ma per ragioni che il Senato ben comprende, vi si sostituisce un ordine del giorno ».

Qui rientriamo nell'argomento che ho già trattato; ma ad ogni modo queste ragioni che

il Senato ben comprende oggi non sussistono più, e quindi è sperabile che si potrà rimediare in questo senso.

All'articolo 5 si dice che per le linee che avranno la sezione ridotta, il contributo delle provincie non sarà più domandato, mentre sarà conservato per le provincie nelle quali le linee sono a scartamento normale. Anche questo forse ha bisogno di essere bene studiato nei suoi effetti, e anche dal lato dell'equità, perchè in fondo ci possono essere delle differenze alquanto sensibili. Avere la linea senza contributo a sezione ridotta, od averla a scartamento normale, e dover pagare il contributo, può apportare una differenza sensibile; e vi possono essere provincie che preferiscano la linea a scartamento ridotto, ma senza contributo. Un po' di dilucidazione su questo argomento non sarebbe male.

Gravi dubbi poi solleva la relazione agli articoli 6 e 10 per le sovvenzioni, e all'art. 7 circa le condizioni messe per la direttissima Roma-Napoli: condizioni finanziarie e tecniche. La relazione continua così: « anche siffatte disarmonie derivano dalla fretta con cui fu compilato il disegno di legge ».

Non voglio trattare in modo speciale di questa direttissima; solo osservo che, se essa darà certamente un risultato utile nel senso di ravvicinare ancora di più Napoli a Roma, ci sono non pochi i quali credono che quella cospicua somma che verrà dedicata a questa linea avrebbe potuto essere spesa meglio; non fosse altro, non tanto per avvicinare Napoli a Roma, ma per ravvicinare la Sicilia e le altre provincie meridionali a Napoli e quindi a Roma. Ma la Roma-Napoli è stata promessa, ed io sono il primo a riconoscere che ormai si deve fare, poichè ritengo che le promesse, una volta lanciate, bisogna mantenerle.

Ad ogni modo la relazione dell'Ufficio centrale è alquanto severa per questo disegno di legge; il quale non era stato motivato da alcuno di quei fatti che si presentano lì per lì e che domandano una soluzione immediata dall'oggi al domani. Tutti riconoscono che poteva essere maggiormente studiato e meglio preparato: ma ad ogni modo se anche non si faranno quelle mende che possono essere utili, dichiaro che lo voterò ugualmente.

Del resto dal luglio ad oggi è passato un

certo numero di mesi, e spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici potrà dare dilucidazioni sufficienti anche per le obiezioni che sono state sollevate.

Ed ora, detto questo sul progetto di legge dei lavori ferroviari complementari in genere, passerò a trattare di due linee, in relazione alle quali si è in questi ultimi tempi sollevato molto più rumore, e si è anche promossa una agitazione che sarà bene che si tronchi al più presto possibile. Intendo parlare delle linee Cuneo-Nizza e Cuneo-Ventimiglia. La Cuneo-Nizza non fu compresa nel progetto di legge, ma inevitabilmente se ne discuterà, e forse lungamente. Tratterò la questione con la massima imparzialità perchè, per quanto io sia notoriamente poco tenero verso il Governo attuale, respingo nel modo più formale la troppa ripetuta insinuazione che esso voglia far dipendere la soluzione di quel problema da considerazioni parlamentari.

Tratterò la questione molto obbiettivamente, dal lato per così dire storico e tecnico, non ispirandomi ad altro che alle leggi esistenti, alla giustizia e a quello che a me sembra l'interesse nostro. Chiedo pertanto al Senato di volermi permettere di addentrarmi alquanto a lungo in questo argomento, e di continuarmi la sua benevola attenzione.

Duolmi assai che non sia possibile di far qui ciò che frequentemente si fa nelle conferenze o nei corsi di storia e di geografia, cioè di poter fare avere agli occhi di tutti una carta topografica a grande scala di tutta la regione compresa nel triangolo Vievola-Nizza-Oneglia, perchè servirebbe assai per la maggiore intelligenza di questa discussione a tutti coloro che non sono pratici abbastanza di quelle località, e per i quali può esservi un po' di confusione con tutti quei nomi che sentirete ora, con tutti quei tracciati differenti. Temo quasi di smarrirmi anch'io, e per evitare di fare delle confusioni domando sin d'ora venia al Senato se consulterò molto le note che ho davanti, perchè desidero, in una questione così grave, di non dire altro che quello che voglio dire, e soprattutto che non si capisca differentemente da quello che dico.

Da Vievola al mare (perchè bisogna prendere la questione da Vievola per trattare le due linee Cuneo-Ventimiglia e Cuneo-Nizza, anzi Torinc-

Nizza), da Vievola al mare si sono studiati nientemeno, da quel che risulta a me, che cinque progetti: uno va direttamente a Nizza, tre vengono a Ventimiglia, e uno va a San Remo; ciò dimostra evidentemente, fra le altre cose, che si ritiene dai più che la linea di Vievola deve essere prolungata sino al mare, e che, se esso deve necessariamente andare a Nizza, deve però anche raggiungere un qualche punto della costa ligure occidentale.

I tracciati sarebbero: 1° Vievola-Nizza, diretta, linea internazionale questa; 2° Vievola-Ventimiglia, direttamente per la valle del Roia; 3° Vievola-Ventimiglia, per il colle di Marta e la valle della Nervia; 4° Vievola-Ventimiglia per la valle Argentina prima, e la valle di Nervia dopo; finalmente, il 5° da Vievola a San Remo per la valle Argentina.

Ebbene, nella relazione ministeriale che accompagna il disegno di legge, della linea Cuneo-Ventimiglia, o Vievola-Ventimiglia per essere più esatto, non se ne parla quasi; la si nomina appena.

Nella relazione del nostro Ufficio centrale, per conseguenza naturale, se ne parla poco.

Questo, dopo la discussione assai vivace che ci fu nell'altro ramo del Parlamento a questo proposito della linea Vievola-Ventimiglia, potrebbe quasi lasciar supporre una mezza speranza che se ne parli il meno possibile al Senato. Ma evidentemente oramai non si può non parlare delle linee Vievola-Ventimiglia e Vievola-Nizza, e lungamente; anzi soggiungo che prevedo che questo sarà l'argomento principale di questa discussione sulle ferrovie complementari; ed è naturale che sia così visto i grandi interessi che a quelle linee si connettono. Del resto è evidente, qualunque sia la discussione che si farà, che questo disegno di legge si deve approvare, ma non si deve approvare prima che il Governo abbia fatto ben capire chiaramente le sue risoluzioni, e che cosa intende di fare su questo speciale argomento. È questo un desiderio tanto più ovvio, dopo la dichiarazione che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha fatto alla Commissione della Camera dei deputati e alla Camera stessa, cioè che erano in corso delle trattative col Governo francese.

È quindi ben naturale che si desideri da tutti noi, tanto più da quelli che sono interessati della questione speciale, di sapere a qual punto

queste trattative sono, e se hanno probabilità di riuscita.

Evidentemente queste trattative, lo si sa già, senza che nessuno lo dica, devono, e non possono non trattare della decisione già presa dal Governo della Repubblica francese di costruire o far costruire dalla industria privata una linea diretta Nizza-Sospello-Fontan-confini italiano nella vallata del Roia per tendere a Vievola-Cuneo-Torino.

Premetto subito che per essere fedele alla storia, bisogna riconoscere che chi per primo ha avuto desiderio di questa linea diretta Cuneo-Nizza, o meglio Torino-Cuneo-Nizza non è stato veramente il Governo francese; questa linea è stata desiderata da noi, da province nostre, e da queste sono state cominciate le trattative da principio non diplomatiche, ma private, fra personaggi delle regioni più specialmente interessate.

Ma io, nel trattare questa questione Cuneo-Nizza, non posso fermarmi a questa considerazione; devo esaminarla dal lato tecnico, e dal lato degli interessi nostri, perchè evidentemente non si può tener conto di chi là ha, più o meno, voluta; tauto più che in questo momento, per quanto siano state le province piemontesi le prime a desiderare questa linea, è da ritenersi con qualche fondamento di verità che oggi il Governo francese ci è interessato *almeno quanto noi*, in vista della prossima apertura della linea del Sempione. È evidente che la linea Nizza-Cuneo-Torino rappresenta per il mezzogiorno della Francia la più diretta comunicazione non solo col Sempione, ma anche col Gottardo.

Ho dovuto dire questo perchè oramai la soluzione del problema Vievola-Nizza si collega, volere o non volere, con la soluzione del problema Vievola-Ventimiglia.

Taluni possono dire, anzi pur troppo dicono: in vista dei grandi interessi evidenti contemplati in una comunicazione diretta tra il Piemonte ed il Mezzogiorno della Francia devono tacere tutte le altre considerazioni; e non si può tener conto di certi altri interessi che sono assai inferiori. Io, a questo ragionamento, oppongo recisamente, che in certi casi, i più grandi ed i più giustificati interessi non hanno il diritto di uccidere interessi anche assai minori quando questi sono evidenti, e per di più si

fondano sulla legge e sulla giustizia, ed hanno in loro favore i diritti acquisiti! (*Bene*).

Io sono convinto della necessità della linea Cuneo-Nizza; anzi, a scanso di equivoci, dichiaro subito che sono favorvolissimo a quel progetto, e riconosco giusto il desiderio che possono avere i suoi sostenitori di vederla venire fuori trionfalmente dalla situazione attuale; desiderio naturalissimo, ma che però non si potrebbe realizzare se dovesse in modo assoluto essere non conforme a quello che la giustizia e la legge reclamano, ed anche ad interessi che sono veri diritti acquisiti. Quindi, secondo me, il desiderabile è che quelle due linee siano trattate insieme; e c'è tanto più ragione di farlo per questo fatto tecnico importantissimo, che la Vievola-Nizza e la Vievola-Ventimiglia, mentre sembrano due linee affatto diverse, in realtà sono una linea sola sino a Breglio, perchè il tratto da Vievola al confine Nord francese è comune ad entrambe, e così pure il tronco nel territorio francese sino a Breglio, un tratto cioè di circa 17 chilometri tutto sul territorio francese. Da Breglio a Ventimiglia poi, sono ancora 6 chilometri sul territorio francese, e 17 sul territorio nostro, mentre per la linea diretta di Nizza, la Francia dalla frontiera italiana ha 49 chilometri per arrivare direttamente a Nizza per Sospello.

Da tutto questo risulta che, una volta che sia fatta la Cuneo-Nizza, cioè la Cuneo-Vievola-Confini francese, Sospello-Nizza, quello che resta da fare della Vievola-Ventimiglia non è più che il breve tratto Breglio-Ventimiglia; non è più adunque che un *embranchement*, una semplice e breve diramazione, che costerà, a noi, poco più di 10 milioni, e che rappresenta una lunghezza di 17 chilometri soli, e costerà ben poco alla Francia. Quindi il giorno in cui avremo detto alla Francia: Fate pure la vostra linea sino al vostro confine presso Fontan, e noi faremo quella da Vievola al confine stesso, sapremo già che per la linea di Ventimiglia non occorrono più che la costruzione di un tronco di 23 chilometri, e per noi una spesa di 10 milioni e mezzo.

In altre parole, la Vievola-Ventimiglia sarebbe questa: il tratto da Vievola al confine comune anche alla linea Vievola-Nizza; poi il tratto di 17 o 18 chilometri tutti sul territorio francese dal confine sino alla stazione di Breglio-Giandola; finalmente Breglio-Venti-

miglia. Per dar piena e giusta soddisfazione a tutti i desideri, basterebbe che la Francia facesse i 6 chilometri che vi sono da Breglio alla sua frontiera sud nella valle del Roia, e noi facessimo 17 chilometri dal confine al mare.

Mi pare che, data la situazione in tal modo, dovrebbe essere abbastanza facile intenderci. Dico pertanto: trattiamo insieme queste due linee, perchè, oltre l'essere collegate, per l'evidenza dei fatti che ho riferito; visto che la Breglio-Ventimiglia non è più la linea Vievola-Ventimiglia, ma semplicemente una breve diramazione che partirebbe da una linea francese, e sarebbe una diramazione da questa stessa linea, confesso che non è possibile immaginarsi per quale ragione si potrebbe trovare una difficoltà da superare in questo. Però quello che è evidente è che il giorno che si farà la Cuneo-Nizza a cui io, ripeto, sono favorevolissimo, bisogna esser sicuri che si farà la Breglio-Ventimiglia. A me pare che queste linee sieno collegate in tal modo, che si dovrebbe poter dire: Noi faremo, la Vievola-confini e la Vievola-Nizza sarà così assicurata; ma si farà anche la diramazione Breglio-Ventimiglia.

La Francia ha deciso la Nizza-Sospello-confini italiano, e l'ha persino già concessa alla Paris-Lyon-Méditerranée, ma *sub conditione*; alla condizione che non sarà aperta al pubblico, anzi che non sarà costruita che allorquando sarà stato stipulato un accordo col Governo italiano per il riallacciamento della sua frontiera nord con Vievola.

A me pare che la situazione della Francia e dell'Italia, sia, in questa questione, perfettamente analoga; la Francia domanda un allacciamento dal confine a Vievola per attaccarsi alla Cuneo-Torino, noi domandiamo l'allacciamento a Breglio-Ventimiglia con una breve diramazione; quindi dovrebbe essere facile l'accordo.

È possibile questo accordo? Prima di dire se è possibile, è necessario di accennare con brevi parole ad un altro argomento.

La questione di questo due linee non si può trattare facendo astrazione completa dai rapporti politici fra i due paesi; si è potuto, e si è dovuto farlo in passato, ma non lo si può al giorno d'oggi.

E perchè il Senato comprenda come io possa in questa questione parlare molto serenamente

ed imparzialmente, debbo ricordare un fatto che mi è personalmente simpatico e gradito, per dimostrare con quale sentimento io possa di ciò parlare, e qual sia l'animo mio verso la nazione vicina con cui desidero che si possa continuare sempre a conservare il miglior accordo e la più perfetta armonia.

Sono io che nel mio primo Ministero ebbi la fortuna di concludere l'accordo commerciale con la Francia; accordo le cui conseguenze previste, pensate, calcolate e pienamente consentite dalle due parti contraenti, senza bisogno di speciale menzione, esser dovevano e furono, oltre ad un ottimo risultato economico, bisogna riconoscerlo, il ristabilirsi di buone e cordialissime relazioni anche dal lato politico, le quali portarono ad una *lutesa*, tacita per allora, su molti altri punti, che non è qui il caso di specificare.

Questo accordo commerciale era stato studiato, vagheggiato e bene avviato dal Ministero Di Rudini che mi precedeva, ma da lui non era ultimato nè concluso quando lasciò il Governo; era allora ministro degli esteri il nostro carissimo collega Visconti-Venosta. Io ripresi quelle trattative e, ripeto, ebbi la fortuna di portarle felicemente in porto, essendo ministro degli esteri l'altro carissimo collega nostro, l'ammiraglio Canevaro.

Dico questo non solo perchè non è mai male di mettere le cose come stanno, bene a posto, nè male nemmeno di dare a ciascuno ciò che gli spetta, ma anche perchè, ripeto, il Senato capisca bene come io di questa questione, un po' scottante a dir vero, parli molto serenamente, molto liberamente, sicuro di non parlare che secondo coscienza.

Diceva dunque che dopo questo fatto storico importante, delle ristabilite relazioni cordialissime con la Francia, dopo che siamo nuovamente in relazioni di vera e sincera amicizia con quel paese, è evidente che possiamo trattare questa questione con un sentimento, *che reclama però eguale equità da ambe le parti*, e dovrebbe essere facile l'intendersi.

Ma, oltre l'equità, fra quello che può essere l'interesse dei Francesi e l'interesse nostro, c'è anche un altro sentimento di equità che vorrei invocare; ed è quello che riguarda gli interessi delle provincie liguri e delle provincie piemontesi.

Entriamo adesso, con questo concetto della equità nel vivo dell'argomento.

La linea Cuneo-Nizza, che doveva essere poi Cuneo-Ventimiglia-Nizza, è ultimata fino a Vievola, cioè sul versante meridionale delle Alpi con una grande galleria che si ferma a Vievola; si è ottenuto questo risultato grandissimo con un tracciato difficilissimo, con opere d'arte grandiose, con spesa ingentissima. Una volta che questa linea è giunta fino a Vievola dobbiamo noi fermarla a quel punto e non andare avanti, fermarla in quel sito che non è nemmeno un paesello, nemmeno una borgata di un piccolo comune del Regno? che non è niente! Vievola è un nome, una semplice stazione. Non possiamo evidentemente fermarci a questo punto. Sarebbe un colmo, un errore così enorme che non si può nemmeno immaginarlo.

E di errori in quella povera vallata, ne abbiamo già commessi abbastanza senza commettere ancora quest'altro che sarebbe troppo grossolano.

Voglio citarne due. Primo, un errore politico, grave, di cui sentiamo oggi tutte le conseguenze proprio in questo momento: e lo vediamo e tocchiamo con mano: l'aver ceduto alla Francia, che forse nemmeno lo desiderava allora, l'aver ceduto la parte mediana della vallata del Roia per riceverne in compenso un povero pezzo del versante orientale della vallata dell'alta Ticea.

Oggi lo paghiamo caramente, perchè la questione che ci fa tanto faticare non esisterebbe.

Qualche tempo dopo, dal 1860 al 1870, non ricordo bene l'anno, si commise un errore militare abbastanza caratteristico, dipendente però dal primo errore politico. Si iniziò, a valle di S. Dalmazzo di Tenda, la costruzione di un forte che si dovette poi sospendere, perchè si verificò che era dominato a breve distanza da posizioni che erano state da noi cedute alla Francia appunto per il trattato del 1860.

Non facciamo adunque altri errori chè ne abbiamo già fatti abbastanza! (*Bene, approvazioni*).

È indubitato dunque che la linea Cuneo-Vievola va proseguita. Ammesso, come si deve ammettere, che questa linea debba essere prolungata su Nizza, e su Ventimiglia o qualsiasi altro punto, taluni vorrebbero qui introdurre quasi per incidenza, una linea nuova, quella

linea di cui si è pur parlato molto, ed a ragione, in questi ultimi tempi, la linea cioè dall'alto Tanaro al mare; linea che non ha bisogno di alcuna raccomandazione, o che certamente verrà presto, più presto che generalmente si creda. Non è il caso d'introdurre qui, in una questione già tanto complicata per sè stessa, un altro elemento di discussione che non è assolutamente necessario. È evidente che questa linea verrà presto, anzi prestissimo, tanto più in vista della prossima apertura del Sempione. Non sarà di questa nuova linea, quello che è ancora oggi di tante altre, costruite per soddisfare a desideri non abbastanza giustificati, in cui le macchine stentano a portarsi dietro dei materiali vuoti, su delle curve e delle pendenze impossibili.

La linea dall'alto Tanaro al mare verrà, ripeto, e non dobbiamo trattare ora questa questione, anche per una ragione che accenna benissimo il nostro Ufficio centrale. Il disegno di legge stesso intorno alle ferrovie complementari ha dei limiti ben stabiliti, ben chiari, e non si deve nè si può oltrepassarli. Il nostro Ufficio centrale ci dice infatti che questo progetto di legge: *è stato dettato dall'intendimento di adempiere ad obblighi antichi, di mantenere promesse fatte da lunga data, di soddisfare desideri da lungo tempo repressi, di dare esecuzione a quanto è già stabilito per legge.*

Torniamo dunque alla Cuneo-Ventimiglia già costruita sino a Vievola, e fermata a mezza strada. Nessun dubbio, nessun'ombra di dubbio, che essa debba essere prolungata sino al mare.

Ammetto che essa deve raggiungere Nizza, ma credo che non si possa fare a meno di far che abbia uno sbocco anche a Ventimiglia per altre considerazioni.

Allorchè nel 1879 fu votata la linea Cuneo-Ventimiglia s'intese che essa doveva arrivare al mare ed a Nizza per la via più breve; e allora, qualunque cosa si sia potuto dire in contrario, si trattava di arrivare a Ventimiglia per la valle del Roia. Difatti la vera linea votata non fu la Cuneo-Ventimiglia, ma bensì la linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia.

Ora si vorrebbe dire che allora si votò così, perchè non si poteva avere il trattato diretto, ma la legge però è quella. Questo ricordavo per dire che la linea votata non era certamente

la linea tutta, sul territorio italiano; non era cioè la linea che doveva passare per Tenda, Briga Colle Ardente, scendere nella vallata Argentina a Triora, ripassare nuovamente il collo di Carmo Laugan, scendere nella valle di Nerva e raggiungere Ventimiglia, con un tracciato lungo e costosissimo che avrebbe richiesto molti anni di tempo per la sua esecuzione; ma però non s'intese nemmeno di fare un tracciato diretto Cuneo-Nizza. S'intese di fare un tracciato Cuneo-Nizza *per Ventimiglia.*

Adesso, ripeto, se si vuole introdurre delle modificazioni, che approvo, padronissimi di farlo! ma non possiamo non tener conto che c'è un precedente chiaro, dal quale non bisogna distaccarsi troppo e metterlo da parte tanto facilmente, perchè su di esso poggiano tanti interessi, degni di riguardo che hanno anche dei diritti acquisiti.

Se più tardi si fu obbligati a studiare altri tracciati, e ad abbandonare il tracciato pella valle del Roia per portarsi più ad oriente, e non verso Nizza, fu per considerazioni politiche; fu dopo che le nostre relazioni con la Francia erano divenute un po' più difficili in seguito alla rottura degli accordi commerciali, e tante altre cose che non è qui il caso di ricordare.

Ma, quando si fece la legge del '79 non ci erano queste ragioni, poichè eravamo in buoni termini con la Francia quasi tanto come oggi.

Nell'89 o 90 si studiarono quei famosi tracciati di cui parla la relazione della Commissione reale che dovevano tutti e due raggiungere Ventimiglia stando sempre sul territorio italiano. Questi due tracciati, per l'intelligenza della cosa, credo bene di ricordare quali erano.

Uno era: Vievola, Tenda, Colle di Marta, Valle di Nerva e Ventimiglia, l'altro, quello che ho già detto, per Valle Argentina e Valle di Nerva. Quello per il Colle di Marta aveva una lunghezza di 60,303 metri con più di 26,000 metri di galleria dei quali 12,035 per la sola galleria del Colle di Marta, e 78,000,000 di spesa. Quello per Colle Ardente, Valle Argentina, Valle Nerva con lunghezza di 61,963 metri, di cui più di 25,000 in galleria, dei quali, 7932 per la galleria del Colle Ardente, e 3342 per la galleria di Carmo Laugan, con una spesa di 63,000,000 circa. Basta enunciare queste cifre per comprendere come si andasse molto a rilento per

decidere un tracciato così costoso, e se si sospese ogni cosa, la ragione è questa: che si sperava venisse un giorno in cui le nostre relazioni fossero migliori con la Francia, per poter riprendere l'antico concetto del tracciato della Valle del Roia.

Ebbene devo dire (e tutti quelli che hanno studiato la questione non possono non riconoscerlo) che questi tracciati, in territorio italiano, per quanto difficili e costosi, per la difficoltà delle rocce d'attraversare, per lavori da fare e per la spesa erano ancora i soli tracciati possibili che si potevano immaginare. Questi tracciati al giorno d'oggi, se non si potesse fare la Cuneo-Nizza e la Cuneo-Ventimiglia sarebbero ancora i possibili, cercando di semplificarli ancora, come forse è possibile.

Prego l'onorevolissimo presidente di concedermi alcuni minuti di riposo (*Approvazioni e commenti*).

PRESIDENTE. La seduta è sospesa (ore 17).

Fissazione di giorno per svolgimento d'interpellanza.

PRESIDENTE. Si riprende la seduta (ore 17.15).
NASI, *ministro della pubblica istruzione*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

NASI, *ministro della pubblica istruzione*. Ieri l'onorevole senatore Odescalchi presentò una domanda d'interpellanza, a me diretta, sulle responsabilità relative al crollo del campanile di Venezia; dichiaro di accettarla, e, se al Senato non dispiace, domando che sia fissata la seduta di sabato prossimo per il suo svolgimento.

ODESCALCHI. Accetto e ringrazio l'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Il ministro dell'istruzione pubblica chiede di rispondere all'interpellanza del senatore Odescalchi nella seduta di sabato prossimo; se non si fanno obiezioni, questa interpellanza sarà messa all'ordine del giorno di sabato in principio di seduta.

Essendo presente il ministro guardasigilli lo prego di dichiarare se e quando intenda rispondere all'interpellanza del senatore Cefaly ieri annunciata.

COCCO ORTU, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Accetto l'interpellanza e dopo finita la discussione attuale vi risponderò.

PRESIDENTE. Se il senatore Cefaly acconsente, lo svolgimento della sua interpellanza avrà luogo quando sarà finito l'esame dell'attuale disegno di legge.

CEFALY. Sta benissimo.

PRESIDENTE. Allora la metteremo all'ordine del giorno dopo votato questo disegno di legge.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Presentazione di progetti di legge.

OTTOLENGHI, *ministro della guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

OTTOLENGHI, *ministro della guerra*. Ho l'onore di presentare al Senato cinque progetti di legge:

L'uno riguarda la correzione di un articolo della legge votata il 2 luglio 1902 in omaggio ad un ordine del giorno approvato dal Senato; il secondo riguarda un'altra correzione alla stessa legge pure in omaggio ad un ordine del giorno del Senato;

il terzo riguarda la modificazione ai quadri degli ufficiali veterinari;

il quarto riguarda l'avanzamento a scelta dei capitani a maggiori veterinari;

il quinto riguarda modificazioni all'organico dei medici militari.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro della guerra della presentazione di questi disegni di legge che saranno distribuiti agli Uffici.

Nomina di scrutatori.

PRESIDENTE. Estraggo a sorte i nomi di tre senatori che dovranno procedere allo spoglio della votazione per la nomina dei due commissari di cui all'ordine del giorno. Essi sono i senatori Mariotti Filippo, Odescalchi Di Marco.

Ripresa della discussione del progetto di legge (N. 133).

PRESIDENTE. Riprenderemo ora la discussione del progetto di legge sulle ferrovie complementari.

Il senatore Luigi Pelloux ha facoltà di parlare per la continuazione del suo discorso.

PELLOUX LUIGI... Se non che si dice ora che la Francia non consentirà mai a questo breve tratto Breglio-Ventimiglia, e ciò per ragioni d'indole militare. Si dice anche che il nostro Governo per la stessa ragione, d'indole militare, non verrebbe a consentire al raccordamento di Vievola col confine Nord francese presso Fontan.

Ebbene mi rincresce di dover dire che tutto questo non lo credo possibile; perchè se si verrà a discuterne (ciò che è difficile) mi sentirei di dimostrare che ciò non può essere; perchè confesso che sarei molto curioso di sentire con quali argomenti si potrebbe sostenere che la Breglio-Ventimiglia sarebbe pericolosa per la difesa della Francia; e che la Vievola - confine francese possa essere un pericolo per la difesa dell'Italia; e quando dico pericolo, intendo dire pericolo tale da indurci addirittura a non fare una linea internazionale. Ma con questi criteri, onorevoli colleghi, non avremo nè il Moncenisio, nè il Sempione, nè alcuna grande linea internazionale.

Poi un fatto speciale è intervenuto, ed importante: si poteva comprendere la questione quando si trattava di eseguire il traforo del Colle di Tenda; ora quel traforo è avvenuto, e gli sbocchi sono in mano nostra. Non vi è dunque una ragione per lasciare finire la linea a quel gran porto di mare che è Vievola! (*ilarità*). Io non voglio entrare di più in simile questione per il momento, salvo di ritornarvi se sarà il caso. (*Bene!*)

Però voglio ricordare che su questa questione d'indole militare, in fatto di viabilità, ho avuto occasione una volta, circa vent'anni fa, come segretario generale del ministro della guerra, di esporre all'altro ramo del Parlamento un mio apprezzamento. Io dicevo che in fatto di viabilità comprendo che si possa invocare in *suo favore* l'interesse militare; non ammetto che si possa invocarlo a *suo pregiudizio*; e questo lo spiegavo così: che per una eventualità che potrà presentarsi, sì e no, una volta o due in un secolo e forse meno (ed è nell'interesse del l'umanità desiderabile che non si presenti mai) non si può impedire ciò che il commercio, il traffico, la economia di un paese richiede; non si può con questo pretesto impedire ciò che il bene della nazione richiedo. (*Bene*).

Se si fa una ferrovia, la quale si prevede che

possa in un caso di guerra essere favorevole ad un possibile avversario nostro, tutto quello che si può pretendere dal lato militare è di fare ciò che occorre per rendere inservibile questa ferrovia e far sì che la sua efficacia contro noi non possa esplicarsi. Al di là di questo non credo che si possa pretendere! Potrò sbagliare; l'ho detto venti anni fa, ma oggi più che mai sono convinto di ciò. Questo, ben inteso, lo dico con una riserva, e l'ho detto anche allora: e cioè, a meno che la situazione politica tra due paesi sia tale da lasciar temere che possano in avvenire non lontano insorgere complicazioni: ma qui fortunatamente non siamo nel caso, anzi spero che siamo nel caso perfettamente opposto.

Capisco che questo mio ragionamento a nulla serve per coloro che credono diversamente, oppure dicono di credere diversamente, giacchè talora l'interesse militare si può invocare per coprire altri interessi. E questo dico, non per noi certamente, ma forse per gli altri, perchè ripeto che sotto questa bandiera degli interessi militari si può far passare molta altra merce. E in una questione come quella che si agita in questo momento, può anche essere che taluni dei nostri vicini desiderino, e molto, che mentre si farà la Cuneo-Nizza non si faccia la Breglio-Ventimiglia.

Questo può darsi, ma a me pare che siano desideri di tal categoria di persone che non possono menomamente impegnare il Governo di un gran paese come la Francia. Per questo, io ho detto che credevo impossibile che ci si negasse l'allacciamento Breglio-Ventimiglia, mentre lo si domandava a noi per Vievola. Soggiungendo, che oltre alla questione in genere vi è un'altra questione che è stata già rilevata molto autorevolmente nell'altro ramo del Parlamento e della quale io devo dire qualche cosa, perchè mi pare evidente, ed in verità io non saprei tacerne; poichè gli interessi della Liguria occidentale sono in certa maniera dei diritti acquisiti. Io vi dirò francamente l'opinione personale mia. Io sono favorevolissimo a questa linea Vievola-Nizza, lo ripeto anche a costo di stancarvi; ma se la Francia ci dicesse: fate pure la linea Vievola-Confini, ma noi non permetteremo la diramazione Breglio-Ventimiglia, francamente con mio dispiacere mi separerei da coloro che propugnano questa linea internazionale, perchè, vi dico francamente che a me

sarebbe una enormità. Io non ammetto possibile questo. Si può dire infatti e con ragione: ma che cosa volete che la diramazione Breglio-Ventimiglia possa recarvi di danno? Se ci si rifiutasse, tenendo ben presente lo stato delle cose nostre, che cosa verrebbe a dimostrare? Verrebbe a dimostrare che si vuole addirittura assorbire a vantaggio degli altri, e a danno nostro, tutta quella parte di traffico che si riuscirebbe di strappare, e che spetterebbe alla Liguria occidentale.

Perchè evidentemente quando si dice la Ventimiglia-Breglio è appunto il caso di ricordare che nel 1879 si era ben dichiarato che la linea Cuneo-Ventimiglia doveva andare a Nizza. Difatti quando più tardi nel 1889 o 90 si dovette rinunciare a quella idea e si studiarono quegli altri due tracciati di cui ho parlato prima, la linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza cambiò completamente di aspetto, e non doveva essere più quella linea che nella seduta dell'11 giugno 1879 si diceva che doveva penetrare nel centro del contado di Nizza e del Mezzogiorno della Francia per la via più breve possibile! Allora si ridusse la Cuneo-Ventimiglia ad uno scopo più modesto; si mantenne cioè la Cuneo-Ventimiglia, ma per fare di Ventimiglia il punto di contatto del commercio del Piemonte colla riviera ligure; questa è la verità. Capisco che Ventimiglia non ha porto e non ha gran commercio, ma lì non è questione di porto, è questione di traffico tra il Piemonte e la riviera ligure.

Di porti si hanno quelli di San Remo, di Oneglia e Porto Maurizio e non altri, e questi ultimi saranno presto riuniti.

In fondo in fondo, l'ho già detto, tutto questo dimostra ancora di più che, se abbiám domandato quella linea, la desiderano anche i nostri vicini, perchè è una linea che mira, come ho già detto, alla corrispondenza coll'Europa centrale; e quindi ci devono tenere abbastanza per rassicurarci circa il pericolo di un reciso rifiuto del tratto Ventimiglia-Breglio. Nel caso che lo rifiutassero, noi allora rifiuteremmo l'allacciamento Vievola-Tenda. Dunque dobbiam trattare queste due questioni insieme con sincerità, senza sottintesi e senza cercare di sovrapporsi l'uno coll'altro (non trovo espressione migliore). Del resto capisco che si deve fare di tutto, e lo ammetto ben volentieri, per evi-

tare che non si possa fare la Cuneo-Nizza. In coscienza sono convinto che è necessario di ottenerla, ma, potrebbero anche sorgere delle circostanze che ce lo rendessero impossibile.

Se per esempio si riconoscesse che si vuol rifiutare a noi la Breglio-confine per Ventimiglia senza una ragione plausibile, ledendo anche i nostri interessi materiali ed anche qualche cosa d'altro, allora bisognerebbe aver pazienza ed aspettare! In quel caso, facciamo la Vievola-Tenda che non suscita alcuna questione, ed almeno non vedremo più lo sconcio di una via di tanta importanza che finisce in un prato!

In questo caso, entrerebbe in scena l'altra questione della linea Ormea al mare che diventerebbe urgente. Ad ogni modo, ripeto, è necessario di finir presto quella agitazione che si è manifestata in questi ultimi tempi, agitazione intorno alla quale io vorrei dire una parola di pace.

Io farei plauso a quella campagna in favore della Cuneo-Nizza se non fosse, permettetemi la parola, un po' troppo unilaterale, o se non tenesse troppo poco conto di quegli interessi che sono già dei diritti acquisiti.

Quindi, ripeto, finiamo al più presto questa questione; anche al Governo interessa di uscire da una situazione che non può essere lieta.

Ho parlato di diritti acquisiti. La sola legge finora esistente è quella del 1879, per la quale si deve fare una linea Cuneo-Nizza *per Ventimiglia*; ormai dunque questo è un diritto di quelle popolazioni e non credo che si possa distruggere.

Il tronco Vievola-Confine è concesso, è vero, ma era concesso per una linea che andasse a Ventimiglia e non per una che andasse direttamente a Sospello. La situazione, si dice, è cambiata, poichè adesso la Francia accetta di fare anche essa la linea diretta e noi dobbiamo approfittarne; se si fosse avuta questa condizione nel 1879 non si sarebbe mai votata una linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza. Ma questo è un prendersi la responsabilità di deliberare ora sulla discussione di allora, e voltarla ai nostri desideri.

Ad ogni modo ripeto si tratta di un diritto acquisito sul quale non si può transigere perchè ci sono impegnati degli interessi troppo degni di riguardo.

In fine dei conti che cosa si può immaginare di più odioso? Da un quarto di secolo è decisa per legge una linea che deve toccare Ventimiglia; e si vorrebbe ora che si facesse una linea diretta da Cuneo a Nizza che si porterebbe via tutto il traffico col Mezzogiorno della Francia, venendo a passare, a 20 chilometri da Ventimiglia e dalla riviera ligure occidentale, e se ne scosterebbe addirittura verso ovest senza volerla toccare come se fosse infetta, mentre per suprema ironia le porterebbe via quella corrente di forestieri e quel traffico che le spetterebbero di diritto.

Si ha un bel dire che non si toglie niente alla riviera occidentale; le si toglierebbe una parte del traffico che si fa ora per il transito di Savona. Il giorno, in cui ci sarà la Cuneo-Nizza, se quella linea non avrà la sua diramazione a Breglio per Ventimiglia si porta via certamente una parte del traffico che passa ora per Savona. Questo mi pare evidente. Non si dica che queste sono quisquiglie! Si dice che la corrente dei forestieri non ha valore mentre vi sono grandi interessi sull'altra linea. Questo lo riconosco, che vi sono grandi interessi per la Cuneo-Nizza, ma non si può negare che per Ventimiglia, Bordighera, Ospedaletto, San Remo, ecc., è questione di vita o di morte, se vi sono o non vi sono dei forestieri.

Se insisto perchè facendo la Cuneo-Nizza si faccia anche la Breglio-Ventimiglia è perchè ci sono argomenti inoppugnabili per farla, e soprattutto perchè, il giorno in cui si facesse la prima, senza fare la seconda, questa sarebbe irrimediabilmente perduta.

Nell'altro ramo del Parlamento quando si discusse la difficile questione che ora si discute qui, una voce poderosa ed autorevolissima si fece sentire per combattere la Cuneo-Nizza, e per sostenere ancora una volta la Vievola-Ventimiglia tutta sul territorio italiano. Io dichiaro che per il modo di porre la questione, cioè di combattere quella linea Cuneo-Nizza, non potrei essere d'accordo coll'egregio uomo che tutti conoscete e che ha fatto quella proposta; ma io sono convinto di essere d'accordo sul fondo della questione, coll'on. Biancheri.

A che cosa tende l'on. Biancheri? Ad avere la linea su Ventimiglia e per timore che ciò non possa avvenire dice: facciamo tutta la linea sul territorio italiano.

Io non condivido questo parere; dico però: se mai si volesse fare la Cuneo-Nizza, ed i nostri vicini si ostinassero a volerci negare quel piccolo tratto, dichiaro francamente che sarei completamente del parere dell'on. Biancheri, e non darei la concessione per la Vievola-confine. Parlo secondo il mio profondo convincimento e dico chiaro il mio voto. Capisco che per spiegare la differenza tra una linea fatta dallo Stato e una linea concessa all'industria privata si citi l'argomento della spesa e potrebbe anche darsi che la Società non accettasse la costruzione e l'esercizio di quella linea se si accorda la diramazione Breglio-Ventimiglia, ma questo può essere un pretesto comodo, e può non essere vero che fino ad un certo punto.

Questa questione della Paris-Lyon-Méditerranée va studiata sotto un altro punto di vista. Essa ha la speranza di un gran traffico, e non vorrebbe nemmeno permetterci a limitata partecipazione che spetterebbe alla Breglio-Ventimiglia.

Se veramente questo interesse della Paris-Lyon-Méditerranée fosse dimostrato, ne verrebbe questa conseguenza che, non solo la vera linea internazionale deve essere la linea per il Roia a Ventimiglia, ma forse forse, potrebbe lasciare intendere che anche la linea che non intendo difendere, sul territorio italiano, potrebbe convenire ai nostri interessi, ed essere ancora una buona speculazione.

Avrei molte cose ancora da dire su questa questione, ma ho parlato troppo lungamente e lo tralascierò. Taglio corto e dico all'onorevole ministro dei lavori pubblici che mi pare che la questione debba essere messa così.

Si farà la Vievola-confine, ma si deve fare anche la Breglio-Ventimiglia. Queste due questioni trattiamole nel miglior modo; risolviamo questo problema difficilissimo; risolviamolo secondo l'interesse delle popolazioni, ma anche secondo l'interesse della giustizia, secondo la legge che esiste, e, sopra tutto, non dimentichiamo i solenni impegni e le promesse che sono state fatte. Questo domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Avrei un'altra osservazione da fare. Si pensi che attualmente la Liguria occidentale estrema per comunicare con le provincie dell'alto Piemonte deve andare a fare il giro da Savona-San Giuseppe per poi prendere la direzione che

deve prendere: una linea lunghissima, di costo sproporzionato, per modo che gli abitanti di Ventimiglia e quelli dei paesi vicini, in gran parte, se vogliono andare a Cuneo, non passano per la Savona San Giuseppe, ma con diligenze impossibili, e con la noia di due dogane, francese ed italiana arrivano a Vievola e prendono il treno, per Cuneo poichè non hanno altra via. Questo stato di cose, anche in vista dell'apertura del Sempione e del traffico esuberante della linea di Savona e degli sbocchi da Genova sul Piemonte rende appunto necessarie altre linee tra la riviera ligure ed il Piemonte. Queste sono altre ragioni per dire che anche la linea dall'alto Tanaro al mare dovrà venire presto. Non vado più in là su questo argomento.

Avrei parecchie considerazioni da fare dal lato finanziario; ma taglierò corto, perchè non voglio abusare della pazienza del Senato.

Voci. Parli, parli.

PELLOUX LUIGI. Gli onorevoli ministri del tesoro e dei lavori pubblici ci affidano nel modo più esplicito che la spesa occorrente per le ferrovie ora in discussione non altererà menomamente l'equilibrio del bilancio, essendo essa compresa nelle somme disponibili in ciascun esercizio.

A prima vista si potrebbe forse fare qualche obbiezione ai calcoli un poco ottimisti del Ministero; vedere se sarà o no sufficiente il sussidio chilometrico che si conta di accordare. Così ad esempio la direttissima Roma-Napoli costerà, 100 milioni per la costruzione e 20 milioni per il materiale e l'impianto della forza elettrica; dovrà avere perciò il sussidio massimo stabilito dalla legge; ma questa linea costa qualche cosa d'altro all'erario, perchè diminuisce i proventi dell'erario sulla linea interna Roma-Ceprano-Napoli. Non è una maggiore spesa, ma una differenza per le risorse del bilancio. Ammetto che il traffico aumenterà alquanto, ma non in modo da compensare. Vi sono anche i calcoli sulle incognite, sulle sorprese che il costo reale porterà sulle previsioni, ma ciò non importa. Mi occupo essenzialmente di questo: ci dicono i ministri che la spesa non oltrepasserà i preventivi, ma io dico che questo è stato detto nel mese di giugno alla Camera dei deputati e nella relazione, e voglio augurarmi che questo sia; ma vorrei domandare ai ministri, specialmente al mini-

stro del tesoro: ma conoscete voi la situazione d'oggi? La potevate conoscere allora, ma oggi no, molte cose essendo passate da allora ad oggi.

Il quesito dunque che si può fare è questo: credete ancora oggi che questa spesa non altererà menomamente l'equilibrio del bilancio? Confermate le parole dette nella vostra relazione del mese di giugno passato?

Non è certamente questo il momento opportuno, e non intenderei certo di farlo per altre ragioni, di parlare della politica del Governo che non c'entra; non è questo il momento; verrà l'opportunità di trattarne.

Ma se io non dicessi qualche cosa sulla parte finanziaria si potrebbe dire che esamino il progetto di legge con troppa superficialità. Non intendo di parlare che obbiettivamente, serenamente, accademicamente, senza nessun concetto nè di politica nè di opposizione: limitandomi a dire quelle cose che tutti sanno e che tutti sentono.

Nella questione delle ferrovie, specialmente in questo progetto di legge, io credo che non sia il caso che la politica debba entrare, ma non è men vero che la politica per forza ci si riattacchi un poco, perchè si riattacca al modo come è governato il paese.

Voterò questo disegno di legge qualunque sia la politica finanziaria del Governo, lo voterò qualunque sia la politica generale del Ministero; lo voterò perchè si tratta di un progetto dal quale molte provincie risentiranno i benefizi, e perchè sarà tanto lavoro che verrà in questo periodo, in cui ci sono forzatamente molte braccia inoperose. Ciò non toglie che io abbia il diritto di fare qualche obbiezione.

Fu detto un giorno che l'aver promesso degli sgravi era forse stata una politica incauta, ma che commesso l'errore bisognava scontarlo e mantener fede alle promesse fatte.

Io consento pienamente in questo concetto, posso tanto più dirlo serenamente perchè facevo parte di quel Gabinetto che per la prima volta fece la proposta degli sgravi. Sarà stato incanto, ma lo fece con la buona intenzione di recare un beneficio alle classi non abbienti. Da allora son passati parecchi anni, e di questi sgravi promessi ben pochi sono venuti; solo quello del dazio delle farine, proposto nel mio primo Ministero nel 1898, fu poscia votato l'anno scorso dal Parlamento, e degli altri non se n'è par-

lato. Ed anche questo dazio sulle farine si applica con qualche stento in alcuni luoghi.

Ed è naturale che sia così. È facile promettere, ma non è facile oramai di turare i buchi che si fanno nei bilanci dello Stato e dei comuni.

Ora siamo a questo punto: la partita degli sgravi allora promessa non è stata liquidata, mentre ve ne sono altri in vista; ci sono altri bisogni veri, urgenti, a cui preme di provvedere. Ci sono, fra gli altri, i bisogni delle provincie meridionali. Io sono lieto che sia venuta fuori una situazione, la quale ha imposto al paese questa questione, che la ha imposta al Governo e al Parlamento. È un problema questo che va risolto e presto, lo riconoscete tutti; ed io faccio plauso a coloro che perorano questa causa; è certo che bisognerà far qualche cosa di concreto. Confesso che per provvedere a questo, non ho visto finora nulla: si annunziano provvedimenti finanziari ed economici, ma questi provvedimenti provvedono in genere soltanto, e per tutto il regno. Ma, arrivati a questo punto, messa sul tappeto la questione dei bisogni del Mezzogiorno come è stata posta, non la si può più protrarre; non si può credere di soddisfarvi con altre promesse a lunga scadenza. È il presente che preme. Anche su questo confesso che il discorso di Modugno non mi convince, perchè in fondo in fondo, per quel che ho letto, mi pare che quelli che hanno bisogno urgente di aiuto, in quel discorso non lo trovano. Ora mentre il Governo ci presenterà, non so se l'ha presentato, un progetto per il sale, un progetto per gli sgravi delle minime imposte, per la rinuncia a tanti piccoli redditi, che costituiscono ad ogni modo delle promesse formali, bisognerà mantenerle, e ciò costituisce una deficienza di bilancio di parecchie decine di milioni.

Verrà poi la deficienza per i provvedimenti che certamente si dovranno presentare per le provincie meridionali, perchè non credo che ne abbiate presentato nessuno speciale; tutti quelli presentati, essendo d'ordine generale.

Quindi nasce in me un po' di timore per l'equilibrio del bilancio.

Un'altra preoccupazione dello Stato, riconosciuta da tutti, è la disoccupazione che aumenta, e per tante cause inevitabili, perchè oltre le cause antiche note e arcinote, se ne aggiun-

gono tutti i giorni delle nuove, qualche volta anche un po' imprudentemente.

Abbiamo questo: che la popolazione aumenta e tutte le nuove scoperte che sono il prodotto dei progressi della industria e della scienza vi portano alla diminuzione degli operai necessari nelle officine e nelle campagne; e ciò mentre aumenta il numero delle braccia disponibili in confronto del lavoro che si compie. Non vedete quello che avviene già in questo momento, nella lotta per l'esistenza nelle classi lavoratrici? Noi siamo a questo punto che in quella dolorosa lotta si aggiunge ora un fattore nuovo. Non è più tanto lotta di classe, ma siamo alla lotta fra operai della stessa classe; fra scioperanti e non scioperanti; fra operai fissi e avventizi, fra quelli iscritti alle leghe e quelli che non vogliono quella nuova specie di tirannia, ogni qual volta si presenta il caso di doversi contendere un lavoro che viene abbandonato da altri, in questo alternarsi continuo di agitazioni e di scioperi.

Questo si deve prevedere, perchè in avvenire creerà una situazione di cui lo Stato non potrà disinteressarsi e non preoccuparsi; e ciò si tradurrà in altri milioni che saranno sacrosantamente spesi, se almeno ci dassero la pacificazione sociale.

Quindi credo molto scusabile chi si preoccupa dello equilibrio del bilancio e della possibile riapparizione del disavanzo; abbiamo lavorato tanto per molti anni con una politica prudente, per ottenere questa situazione, che ci ha dato il pareggio ed anche gli avanzi di bilancio, non dobbiamo comprometterla. Se degli avanzi di bilancio ce ne serviremo subito per le spese che vogliamo fare, credo che si seguirà una politica non troppo prudente. E questo tanto più perchè buona parte di questi avanzi sono provenienti da maggiore importazione di grano, il che vuol dire minore produzione interna, cattivo raccolto, e quindi situazione interna poco buona. Oltre questo, aggiungo che gli avanzi si calcolano un poco troppo facilmente, ed io ne so qualche cosa; gli avanzi si calcolano generalmente non tenendo molto conto delle maggiori spese che verranno poi a gravitare sui consuntivi, e tutto questo crea una situazione che deve preoccuparci.

Vorrei quindi pregare il Governo di badare molto a queste spese, che riconosco buone e

potrò forse anche accettare; ma il sale e gli altri sgravi annunziati saranno pur sempre poca cosa per i contribuenti, ben eccetto tuttavia, mentre il bilancio se ne risentirà molto.

Io voterò, lo ripeto, questo disegno di legge; però mi rincresce che non abbia potuto essere discusso e votato prima delle vacanze estive, perchè si sarebbe potuto metter mano ai lavori prima del prossimo inverno. Io sono partigiano della politica dei lavori ed all'atto pratico ho potuto dimostrarlo: però non credo che dobbiamo creare dei lavori che oggi non sono necessari, solo per occupare degli operai. Bisogna fare in modo che tutte le somme che possono essere applicate alla mano d'opera siano spese appena si può, senza alcun ritardo; e questo riguarda il ministro dei lavori pubblici che deve far tutto il possibile, perchè al momento opportuno, le formalità amministrative non siano di incaglio.

Aggiungo che, se non badiamo ai mali passi, noi andiamo direttamente alla necessità di accogliere poi una parte del programma finanziario dei partiti contrari alle nostre istituzioni; la conversione della rendita; la diminuzione o la soppressione delle spese così dette improduttive, ecc.

Ebbene, onorevole colleghi, non mi opporrò certamente alla conversione della rendita, perchè quando ero presidente del Consiglio ho pregato un eminente uomo politico e finanziere di primo ordine di recarsi all'estero per trattarne.

Il giorno che fosse indispensabile per salvarci da un disastro finanziario, potrei essere persino indotto a votare la riduzione della rendita, se qualcuno avesse a prendersi la poca simpatica responsabilità di proporla.

Non io rifiuterei la riduzione delle spese militari se fosse possibile senza compromettere la sicurezza dello Stato, perchè nei tre primi anni del mio Ministero 1891-92-93 ho ridotto il bilancio della guerra di 50 milioni e l'ho portato ai limiti attuali; al disotto dei quali temo però che non si possa scendere senza troppo radicali riforme, a meno di ricorrere addirittura a tagli alla cieca nel bilancio con colpevole incoscienza.

E così non rifiuterei di discutere qualunque altra riduzione che si credesse di poter discutere.

Domando venia al Senato di aver abusato della sua indulgenza, e finisco dicendo: votiamo questo disegno di legge il più presto che sia possibile. (*Approvazioni*).

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione per la nomina di un membro nella Commissione per le petizioni.

Senatori votanti . . . 108

Maggioranza . . . 55

Il senatore Lanzara . . . ebbe voti 72

» De Cesare . . . 10

» Pellegrini . . . 10

Voti dispersi 8.

Schede bianche 8.

Proclama eletto il senatore Lanzara a membro della Commissione per le petizioni.

Proclamo il risultato della votazione per la nomina di un membro nella Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori:

Senatori votanti . . . 108

Maggioranza . . . 55

Il senatore Lancia Di Brolo . . . ebbe voti 68

» Pellegrini . . . 31

Voti dispersi 9.

Proclamo eletto il senatore Lancia Di Brolo a membro della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori.

Rinvio della discussione del progetto di legge (N. 128).

PRESIDENTE. Riprenderemo ora la discussione del progetto di legge sulle ferrovie complementari. Ha facoltà di parlare il senatore Luchini Odoardo.

Voci. A domani, a domani.

PRESIDENTE. Poichè è chiesto che la seduta sia rinviata a domani pongo ai voti il rinvio. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 NOVEMBRE 1902

Leggo quindi l'ordine del giorno per domani alle ore 15.

Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Concessione di strade ferrate complementari (N. 138 - *Seguito*);

2. Modificazioni alla legge forestale del 20 giugno 1877, n. 3917 (N. 17).

La seduta è sciolta (ore 18).

Licenziate per la stampa il 2 dicembre 1902 (ore 19)

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche